

Received: 27 Sep 2021, Revised: 21 Oct 2021

Accepted: 30 Oct 2021

นิพนธ์ต้นฉบับ**มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของ
ชุมชน โรงเรียนเสนางคณิศร อำเภอเสนางคณิศร จังหวัดอำนาจเจริญ**ศุภฤกษ์ ไชยมาตย์¹, จักรพงษ์ พระสุรัตน์²**บทคัดย่อ**

การวิจัยเชิงปฏิบัติการ มีความมุ่งหมายเพื่อศึกษามาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โรงเรียนเสนางคณิศร อำเภอเสนางคณิศร จังหวัดอำนาจเจริญ ทำการศึกษาในประชากรนักเรียนที่ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียน จำนวน 115 คน มีผู้ร่วมดำเนินการวิจัย คัดเลือกจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในโรงเรียนและชุมชน จำนวน 48 คน ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน/ครู 2 คน แกนนำนักเรียน 12 คน ผู้ปกครองนักเรียน 12 คน ผู้นำชุมชน 14 คน เจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น 2 คน เจ้าหน้าที่สาธารณสุข 2 คน ตำรวจ 2 คน และช่างซ่อมจักรยานยนต์ 2 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วยแบบสอบถาม แบบบันทึกการสนทนากลุ่ม และการสังเกตแบบมีส่วนร่วม การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้สถิติ T-TEST ผลการวิจัยพบว่า 1) ได้มาตรการความปลอดภัยด้านจราจรโรงเรียนเสนางคณิศรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ผู้ร่วมวิจัยเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการวิจัยทุกกิจกรรม ตั้งแต่ร่วมรับฟัง ร่วมแสดงความคิดเห็น ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมสรุปประเมินผล ซึ่งทำให้เกิดแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในโรงเรียนและชุมชน 2) ผลของมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน หลังดำเนินการพบว่า มีนักเรียนอาสาสมัครจราจรประจำถนนจุดเสี่ยงในโรงเรียนและชุมชนทำหน้าที่กวดขันวินัยจราจรของนักเรียน นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 100.0 ไม่มีนักเรียนซึ่งเป็นเด็กและเยาวชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ผลลัพธ์หลังการประยุกต์ใช้รูปแบบนี้พบว่า ผลเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ด้านกฎหมายจราจรและพฤติกรรมหรือปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่ที่เกิดจามนุษย์มากกว่าก่อนดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ข้อเสนอแนะการวิจัย การนำมาตราความปลอดภัยในโรงเรียนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนไปใช้นั้น ควรศึกษาสถานการณ์และสภาพปัญหาในพื้นที่ เนื่องจากบริบทของแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน ซึ่งเป็นปัจจัยของความสำเร็จ

คำสำคัญ : มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน อุบัติเหตุจราจร การมีส่วนร่วมของชุมชน¹ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเสนางคณิศร จังหวัดอำนาจเจริญ² พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเสนางคณิศร จังหวัดอำนาจเจริญ

* Corresponding author: benja@kku.ac.th

*Original Article***Safety Measures in Schools to Prevent Traffic Accidents by Engaging Communities, Senangkhanikhom School, Senangkhanikhom District, Amnat Charoen Province.**Dusdee Chaimart^{1,*}, Jackrapong Prasurat²**Abstract**

This action research aimed to study safety measures in schools to prevent traffic accidents by engaging communities, Senangkhanikhom school, Senangkhanikhom district, Amnat Charoen province. A study was conducted on a population of 115 students who rode motorcycles to school. Selected from stakeholders 48 people, including 2 school directors/teachers, 12 student leaders, 12 student parents, 14 community leaders, 2 local Administrative Disaster Prevention and Mitigation officials, and 2 public health workers. 2 police officers and 2 motorcycle mechanics. The research instruments consisted of questionnaires, group conversation logs, and participatory observation. Qualitative Data Analysis by Content Analysis. The quantitative data analysis by using T-TEST statistics showed that 1) the traffic safety measures of Senangkhanikhom School were obtained through the participation of the community. Research participants take part in all research activities. since the listening Participate in opinions, share plans, participate in actions, and participate in evaluation results. This provides an appropriate approach to prevent traffic accidents in schools and communities. 2) Effects of school safety measures to prevent traffic accidents through community participation. After the operation, it was found that There are students who volunteer for traffic on risky roads in schools and communities to strict discipline on the traffic of students. 100 percent of students who ride motorcycles wear helmets. 0 No children or youth students died in traffic accidents. After applying this model, it was found that the difference of mean scores on traffic law knowledge and behavior or risk factors in driving that caused human sneezing were statistically significantly higher than before. research recommendations Implementing school safety measures through community involvement should study the situation and problem conditions in the area Because the context of each area is different. which is a factor of success

Keyword: Safety Measures in Schools, Traffic Accidents, Engaging Communities

บทนำ

การใช้รถเป็นพาหนะในการคมนาคมขนส่งมีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คนในยุคปัจจุบัน การใช้รถในการคมนาคมขนส่งมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรเช่นกัน ประเทศไทยได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมาก ปัญหาการตายจากอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย รัฐบาลเห็นถึงความสำคัญจนยกให้เป็นวาระแห่งชาติ โดยกำหนดให้ทุกภาคส่วนดำเนินโครงการทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ในปี 2554-2563¹ จากการบูรณาการข้อมูลการตาย 3 ฐาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด พบว่าในระยะเวลา 9 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2562 มีเด็กและเยาวชนตายจากอุบัติเหตุทางถนน 26,126 คน เฉลี่ยปีละ 2,902 คน เมื่อวิเคราะห์อนุกรมเวลา Time series ในช่วง 10 ปี ต่อจากนี้ (ปี 2564-2573) ถ้าประมาณการการตายจากอุบัติเหตุทางถนนจะมีเด็กและเยาวชนตายเพิ่มอีก 37,321 คน หรือเฉลี่ยปีละ 3,732 คน เมื่อวิเคราะห์หาสาเหตุการเสียชีวิตของประชากรกลุ่มเด็กและเยาวชน พบว่ายังมีช่องว่างของมาตรการการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่ใช้อยู่เฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชนอยู่ และยังไม่สามารถจัดการกับปัญหาได้อย่างตรงประเด็นตามสาเหตุปัจจัยต่าง ๆ เนื่องจากมีหลายสาเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ปกครองจำเป็นต้องซื้อรถจักรยานยนต์ให้บุตรหลานเพื่อใช้ขับขี่ไปโรงเรียน การเป็นนักขี่มือใหม่ที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย การไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดกับกลุ่มเด็กและเยาวชนได้อย่างจริงจัง เป็นต้น²

จากการศึกษาสถานที่พบการเสียชีวิตอำเภอเสนางคนนิคม ระหว่างปี 2559-2563 พบว่าสถานที่พบการเสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ เขตตำบลเสนางคนนิคม ไร่สีสุก และโพนทอง จำนวน 8, 4 และ 3 ราย

อำเภอเสนางคนนิคมมีอัตราการตายของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่อแสนประชากร 3 ปีย้อนหลัง (ปี 2561-2563) ได้แก่ 7.40, 17.09 และ 12.20 จะเห็นได้ว่าปี 2562 มีอัตราการตายสูงสุด คือ 17.09 รองลงมาคือ ปี 2563 อัตราตาย 12.20 ซึ่งอัตราการตายของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรยังไม่ลดลงเท่าที่ควร³ โรงเรียนเสนางคนนิคม ซึ่งเป็นโรงเรียนมัธยมประจำอำเภอ มีนักเรียนขับขีรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนมากถึง 115 คน การเดินทางระหว่างบ้านและโรงเรียนมักเกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง โรงเรียนเสนางคนนิคมได้ให้คำแนะนำแก่นักเรียนเกี่ยวกับการขับขี่ด้วยความระมัดระวังและสวมหมวกนิรภัยขีรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน แต่ยังไม่พบนักเรียนขับขีรถเร็วและไม่สวมหมวกนิรภัย นักเรียนส่วนใหญ่ฝึกหัดขับขีรถเอง ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ นักเรียนบางรายดัดแปลงรถของตนเองและขับขีรถเร็ว ผู้ปกครองนักเรียนบางรายจำเป็นต้องซื้อรถจักรยานยนต์ให้บุตรหลานขับขีไปโรงเรียน ผู้ปกครองส่วนใหญ่คิดว่าความปลอดภัยของนักเรียนระหว่างการเดินทางเป็นความรับผิดชอบของครูฝ่ายเดียว โรงเรียนและชุมชนยังไม่มีมาตรการร่วมกันในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ปัญหาอุบัติเหตุจราจรจึงยังไม่สามารถป้องกันและแก้ไขได้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องปรับปรุงแก้ไขและพัฒนากระบวนการดำเนินงานอย่างเร่งด่วน โดยการแสวงหาเทคนิคหรือวิธีการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนเข้ามาช่วย ซึ่งในปัจจุบันเทคนิคหรือกระบวนการเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน ที่เหมาะสมกับยุคสมัยและสถานการณ์ที่มีความหลากหลายของชุมชน เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่องยั่งยืน ด้วยการกระตุ้นให้ชุมชนได้เกิดความคิดความรู้สึกเป็นเจ้าของและอยากมีส่วนร่วมในการพัฒนาบริการต่าง ๆ ตามแนวทาง และขั้นตอนการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน ที่ ก.พ.ร. ได้เสนอแนะไว้ 5 ระดับ ได้แก่ 1) การร่วมให้ข้อมูลข่าวสาร 2) การร่วมปรึกษาหารือ 3) การร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมตัดสินใจ 4) การร่วมดำเนินการ และ 5) การร่วมตรวจสอบและ

ประเมิณผล⁴ โรงเรียนและชุมชนควรเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรร่วมกัน

จากปัญหาผู้ปกครองและนักเรียนยังมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย การเกิดอุบัติเหตุจราจรในชุมชนและโรงเรียน ประกอบกับโรงเรียนและชุมชนยังไม่มีแนวทางหรือมาตรการร่วมกันในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ผู้วิจัยเห็นถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงทำการศึกษาวิจัยมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนโรงเรียนเสนางคณิศร อำเภอสนางคณิศร จังหวัดอำนาจเจริญ

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบปฏิบัติ (Practical Action Research) โดยกำหนดขั้นตอนการวิจัยเป็นวงรอบ P-A-O-R spiral Cycle

ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาในประชากร นักเรียนโรงเรียนเสนางคณิศร ที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน จำนวน 115 คน

การหาแนวทางหรือมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ผู้วิจัยทำการคัดเลือกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในโรงเรียนและชุมชน จำนวน 48 คน กำหนดเงื่อนไขคุณสมบัติของกลุ่มเป้าหมายที่จะถูกเลือกมาศึกษา โดยมีเกณฑ์คัดเข้า และเกณฑ์คัดออก คือ

เกณฑ์คัดเข้า (Inclusion Criteria) ได้แก่

- 1) แคนนำนักเรียนจากโรงเรียนเสนางคณิศร 12 คน
- 2) ผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนเสนางคณิศร 12 คน(3) ผู้นำชุมชนที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ตลอดระยะเวลาทำการศึกษาวิจัย 14 คน
- 4) ผู้อำนวยการโรงเรียน/ครู โรงเรียนเสนางคณิศร 2 คน
- 5) เจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น 2 คน
- 6) เจ้าหน้าที่สาธารณสุข 2 คน
- 7) ตำรวจ สภ.เสนางคณิศร 2 คน

8) ช่างซ่อมจักรยานยนต์ในพื้นที่ตำบลเสนางคณิศร 2 คน

เกณฑ์คัดออก (Exclusion Criteria) ได้แก่ ผู้ที่มีอาการป่วยซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการร่วมกิจกรรม

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบบสอบถามการวิจัย จำนวน 1 ชุด แบบสังเกตแบบมีส่วนร่วม และแนวทางสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ครอบคลุมเนื้อหาตามวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิดของการวิจัย

จริยธรรมในการวิจัย ผู้วิจัยตระหนักและให้ความสำคัญเกี่ยวกับสิทธิส่วนบุคคล ความเป็นคุณค่า และศักดิ์ศรีของผู้เข้าร่วมการวิจัย ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลการวิจัยในครั้งนี้เป็นอย่างดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดผลเสียหายแก่ผู้เข้าร่วมการวิจัย

ผลการวิจัย

ขั้นวางแผน (Planning) จัดกิจกรรมประชุมวางแผนและจัดทำแผนปฏิบัติการ เพื่อให้เกิดมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนโรงเรียนเสนางคณิศร ซึ่งกำหนดให้ผู้ปกครองต้องรับผิดชอบการเสียภาษีและต่อพรบ.ประจำปี รวมถึงดูแลรถจักรยานยนต์ของบุตรหลานที่ขับซิ่งมาโรงเรียนให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน มีนักเรียนอาสาจราจรประจำจุดเสี่ยงในโรงเรียนและชุมชนเพื่อกวดขันวินัยจราจรนักเรียน นักเรียนขับซิ่งรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100 % โรงเรียนจัดโครงการอบรมทักษะคิดการเอาชีวิตรอดปลอดภัยบนท้องถนนแก่นักเรียน

ขั้นปฏิบัติ (Action) นำเอามาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน มาปฏิบัติในพื้นที่ โดยจัดกิจกรรมเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในโรงเรียนและชุมชน ซึ่งผลการดำเนินงานได้จากการจดบันทึก การบันทึกเสียง การบันทึกภาพถ่าย การสัมภาษณ์ การสังเกตระหว่างดำเนินการ และการประชุมถอดบทเรียน

สามารถสรุปผลภาพรวมได้ดังนี้ **โครงการอบรมทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดปลอดภัยทางถนน** เกิดการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยใช้แนวคิด Swiss cheese model⁵ และมนุษย์ปัจจัย (Human factor)⁶ มีกิจกรรมดังนี้

กิจกรรมที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ปัญหาการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนภาพรวมของ อำเภอทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพจากการสอบสวนเชิงลึกการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและ เยาวชน

กิจกรรมที่ 2 Swiss cheese ที่ 1 การพัฒนาองค์การ โดยการขับเคลื่อนกลไกการทำงาน ชุมชนและโรงเรียน โดยนำเสนอข้อมูลสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชน และข้อมูลจากการสอบสวน เพื่อให้เกิดการวางแผนงาน กิจกรรมเป้าหมาย และติดตาม ประเมินผล

กิจกรรมที่ 3 Swiss cheese ที่ 2 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย โดยนำเสนอข้อมูลสถานการณ์ ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนและข้อมูลจากการสอบสวน ในกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล ได้แก่ ผู้บริหารโรงเรียน ครู ตำรวจ ผู้ปกครอง และอื่นๆ และร่วมกันวิเคราะห์ปัญหา และปรับทัศนคติโดยการให้ความรู้ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยจากท้องถนน” และออกแบบกิจกรรมการแก้ไขปัญหาร่วมกัน

กิจกรรมที่ 4 Swiss cheese ที่ 3 สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย โดยการร่วมกันออกแบบ มาตรการการแก้ไขปัญหาในเด็กและเยาวชน โดยการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถบนถนน ตัวอย่างเช่น การสวมหมวกนิรภัย การกำหนดบทลงโทษกรณีทำผิดกฎจราจรโดยร่วมกันระหว่างโรงเรียนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ การกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้นที่ขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียนได้ การกำหนดอายุผู้ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียน

กิจกรรมที่ 5 Swiss cheese ที่ 4 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย มีการฝึกอบรมให้ความรู้ ทักษะชีวิต ปรับ

ทัศนคติ และการประเมินความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนตามแนวทางมนุษย์ปัจจัย (Human factor) และ ใช้เทคนิคการประเมินความเสี่ยง (Situation Awareness & SHELL Model) ในกลุ่มเด็กและเยาวชน เป้าหมายพร้อมทั้งประเมินก่อนและหลังการเรียนรู้⁶.

กิจกรรมที่ 6 สรุปผลและประเมินผล การขับเคลื่อนโครงการการแก้ปัญหาการตายในกลุ่มเด็ก และเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์และประเมินผลจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในระดับหมู่บ้าน

ขั้นสังเกต (Observation) ผู้วิจัยได้ประเมินความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและพฤติกรรมหรือปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามประเด็นการศึกษา ดังนี้

ลักษณะทางประชากร กลุ่มนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนโรงเรียนเสนางคณิศรทั้งสิ้นจำนวน 115 คน อายุ 10-19 ปี เป็นเพศชาย 73 คน หญิง 42 คน ระดับชั้นมัธยมต้น 55 คน มัธยมปลาย 60 คน ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเดินทางมาโรงเรียน 115 คน ขับรถจักรยานยนต์มาเอง 84 คน ผู้ปกครองขับมาส่ง 81 คน เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง 39 คน สวมหมวกนิรภัยบางครั้ง 57 คน ไม่สวมหมวกนิรภัย 19 คน ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 115 คน ประสบการณ์การขับขี่ 4-5 ปี 8 คน 6-10 ปี 59 คน มากกว่า 10 ปี 48 คน เคยประสบอุบัติเหตุ 111 คน ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ 4 คน

การเปรียบเทียบร้อยละของระดับความรู้ด้านกฎหมายจราจรก่อนและหลังดำเนินการของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร พบว่า ก่อนดำเนินการนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรระดับน้อย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 7 มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรระดับปานกลาง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 20 มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรระดับมาก จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 73 หลังดำเนินการ

พบว่า นักเรียนมีความรู้ด้านกฎหมายจราจรระดับมาก จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 100 แสดงดังตารางที่ 1 ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบร้อยละของระดับความรู้ด้านกฎหมายจราจรก่อนและหลังดำเนินการของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร

ความรู้ด้านกฎหมายจราจร	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับน้อย	8	7.0	0	0
ระดับปานกลาง	23	20.0	0	0
ระดับมาก	84	73.0	115	100

การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความรู้ด้านกฎหมายจราจรก่อนและหลังดำเนินการของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร พบว่า หลังดำเนินการนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มา

โรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรมากกว่าก่อนดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 19.66 และ 16.53 แสดงดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความรู้ด้านกฎหมายจราจรก่อนและหลังดำเนินการของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร

ความรู้ด้านกฎหมายจราจร	N	Mean	SD	t	p-value
ก่อนดำเนินการ	115	16.5304	4.91743	7.449	<0.05
หลังดำเนินการ	115	19.6609	.93553		

การเปรียบเทียบร้อยละของพฤติกรรมหรือปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่ก่อนและหลังดำเนินการของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร พบว่า ก่อนดำเนินการนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร มีพฤติกรรมหรือ

ปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่ระดับปานกลาง จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 100 หลังดำเนินการ มีพฤติกรรมหรือปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่ระดับน้อย จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 13.9 มีพฤติกรรมหรือปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่ระดับปานกลาง จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 86.1 แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบร้อยละของพฤติกรรมหรือปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่ก่อนและหลังดำเนินการของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร

ระดับพฤติกรรมการขับขี่	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับน้อย	0	0	16	13.9
ระดับปานกลาง	115	100	99	86.1
ระดับมาก	0	0	0	0

การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมหรือปัจจัยเสี่ยงในกาขับขี่ก่อนและหลังดำเนินการของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร พบว่า หลังดำเนินการนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร มี

พฤติกรรมหรือปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่น้อยกว่าก่อนดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 23.54 และ 29.34 แสดงดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมหรือปัจจัยเสี่ยงในกาขับขี่ก่อนและหลังดำเนินการของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร

ความรู้ด้านกฎหมายจราจร	N	Mean	SD	p-value
ก่อนดำเนินการ	115	23.5478	2.38505	<0.05
หลังดำเนินการ	115	29.3478	1.94234	

ขั้นสะท้อนผล (Reflection)

สรุปผลการดำเนินงาน การดำเนินการมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน

ก่อนพัฒนา พบว่าโรงเรียนและชุมชนไม่ทราบสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร นักเรียนและประชาชนยังมีพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถจักรยานยนต์ ถนนจุดเสี่ยงในโรงเรียนและในชุมชนยังไม่ได้รับการดูแลที่ชัดเจน ชุมชนมีการดำเนินการความปลอดภัยทางถนนในเฉพาะช่วงที่มีการรณรงค์ คือ เทศกาลปีใหม่ และและเทศกาลสงกรานต์ ไม่มีการวางแผนป้องกันและควบคุมไว้ล่วงหน้า ทางโรงเรียนมีความต้องการให้ชุมชนให้ความร่วมมือ และร่วมแก้ไขปัญหาย่างจริงจัง

ระหว่างดำเนินการ โดยดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ พบว่า ประชาชนเกิดความตื่นตัวในการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเข้ามามีส่วนในกิจกรรมและขั้นตอนตามกระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการและกระบวนการมีส่วนร่วม ได้จัดกิจกรรมตามที่ได้วางแผนไว้ 1 โครงการ จนก่อให้เกิดมาตรการ

ร่วมกันของโรงเรียนและชุมชน และได้นำมาตรการมาใช้ทั้งในโรงเรียนและชุมชน

หลังดำเนินการพบว่า กลุ่มเป้าหมายทราบสถานการณ์ของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร มีองค์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และทักษะคิดการเอาชีวิตรอดปลอดภัยบนท้องถนน มีการวางแผนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรล่วงหน้า เกิดมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร โรงเรียนเสนางคณิศร โรงเรียนกำหนดให้ผู้ปกครองต้องดูแลรถจักรยานยนต์ที่บุตรหลานที่ขับขี่มาโรงเรียนให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เสียภาษีและต่อ พรบ.รถจักรยานยนต์ประจำปีให้เรียบร้อยก่อนขับขี่มาโรงเรียน มีนักเรียนอาสาจราจรประจำจุดเสี่ยงในโรงเรียนและชุมชน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้ดูแล นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100 % ถนนจุดเสี่ยงในชุมชนได้รับการดูแลแก้ไขจากเทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่มีการดำเนินการตามโครงการ เกิดความตระหนักและให้ความร่วมมือในการดำเนินงานตามกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ การดำเนินการโดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการจากทุกภาคส่วน การทำความเข้าใจในรายละเอียดของโครงการ การสื่อสารที่มี

ประสิทธิภาพส่งผลต่อการนำมามาตรการไปใช้ในโรงเรียนและชุมชน เป็น กระบวนการที่สำคัญ เมื่อประสานกับการดำเนินการด้านทุน ได้แก่ กองทุนหลักประกันสุขภาพและงบประมาณอื่น ๆ ด้านคน ทั้งภาคประชาชน ภาครัฐ และด้านความรู้ ได้แก่ ความรู้ด้านความปลอดภัย ทักษะคิดต่างๆ ถือได้ว่าเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จของการนำมามาตรการไปใช้ในชุมชน

สรุปผลและอภิปรายผลการวิจัย

ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของนักเรียน พบว่า นักเรียนโรงเรียนเสนางคณิศร มีความรู้เพิ่มขึ้นจากการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.00 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 19.66

ด้านพฤติกรรมหรือปัจจัยที่มีผลต่อการขับขีของนักเรียน พบว่าหลังดำเนินการนักเรียนโรงเรียนเสนางคณิศรที่ขับขีรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน มีพฤติกรรมหรือปัจจัยเสี่ยงในการขับขี้น้อยกว่าก่อนดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .00 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 23.54 และ 29.34

ผลการวิจัยหลังเสร็จสิ้นโครงการมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน เพื่อป้องกันป้องกันอุบัติเหตุจราจร โรงเรียนเสนางคณิศร ตามขั้นตอนการดำเนินงานที่ได้กำหนดไว้ได้แก่ การสนทนากลุ่ม การสัมภาษณ์เจาะลึก การอบรมให้ความรู้ การจัดกระบวนการ การวางแผนแบบมีส่วนร่วมและการนำแผนงานโครงการที่ได้ร่วมกันกำหนดขึ้นไปปฏิบัติ ให้เกิดผลปรากฏชัดเจนพบว่า นักเรียนกลุ่มเป้าหมายในชุมชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน ซึ่งดูได้จากการสะท้อนความรู้สึกลงในการสนทนากลุ่ม การสัมภาษณ์ และจากการสังเกต โดยเริ่มจากการค้นหาปัญหา การวิเคราะห์ปัญหา การกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาและรวมถึงการดำเนินการแก้ไข ปัญหา ส่งผลให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ซึ่งการมีส่วน

ร่วมในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน นับเป็นการสร้างโอกาสให้เกิดการเรียนรู้

กิจกรรมดังกล่าวทำให้ผู้ร่วมวิจัยมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์สภาพปัญหาและตัดสินใจมีส่วนร่วมในการวางแผนตั้งแต่เริ่มต้นจนครบกระบวนการทั้งหมด จึงทำให้เกิดการเรียนรู้ขั้นสูงสุด ตามแนวคิดเกี่ยวกับกรวยประสบการณ์ (Cone of Experience) ของเอดการ์ เดลีย์⁷ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางและขั้นตอนการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนที่ ก.พ.ร. ได้เสนอแนะไว้ 5 ระดับ ได้แก่ 1) การร่วมให้ข้อมูลข่าวสาร 2) การร่วมปรึกษาหารือ 3) การร่วมคิดร่วมวางแผน ร่วมตัดสินใจ 4) การร่วมดำเนินการ และ 5) การร่วมตรวจสอบและประเมินผล⁴ เทคโนโลยีเพื่อการมีส่วนร่วม (Technology Of Participatory: TOP) เป็นเทคนิคหนึ่ง ที่สถาบันพระปกเกล้า ได้ทำการพัฒนาขึ้นและแนะนำให้ใช้ในการสร้างเสริมกระบวนการกลุ่ม ที่ผ่านการทดสอบและปรับปรุงให้ดีขึ้นจากวิธีการเดิม ๆ มีผู้นำมาใช้ในการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน จนประสบผลสำเร็จมาแล้วหลายพื้นที่ เนื่องจากเป็นเทคนิคที่มีวิธีการหรือขั้นตอนในการกระตุ้นให้ชุมชนได้เกิดความคิด ความรู้สึก มีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นในมุมมองที่หลากหลาย ได้อย่างอิสระ โดยไม่เป็นการเผชิญหน้ากัน ทำให้เกิดปัญญา รู้แจ้ง โดยองค์รวมของชุมชนอย่างลึกซึ้ง ทำให้ได้มติ หรือข้อสรุปเกี่ยวกับการกระทำที่ชัดเจน ซึ่งผ่านการตีความกระบวนการไตร่ตรอง และการตัดสินใจร่วมกัน ซึ่งน่าจะมีความเหมาะสม สอดคล้องกับการศึกษาของ ปานชีวา ณหนองคาย⁸ ที่ทำการศึกษาพัฒนารูปแบบการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพ ผู้สูงอายุ จังหวัดอุดรธานี โดยใช้กระบวนการตามเทคโนโลยีเพื่อการมีส่วนร่วม (TOP) ได้แก่ การแก้ปัญหา การประชุมเชิงปฏิบัติการ และการจัดทำแผนปฏิบัติ ผลการศึกษาพบว่า ผู้สูงอายุมีส่วนร่วมในกระบวนการระดม

สมอง และมีความคิดริเริ่ม เพื่อวางแผนแก้ไขปัญหาร่วมกันอย่างแท้จริง ก่อให้เกิดแนวทางและร่วมการดำเนินงานตามที่กำหนด รวมทั้งการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์และมีส่วนร่วมในการประเมินผล ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพของผู้สูงอายุ ทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และสังคม ในทางที่ดีขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของศักรินทร์ ทองภูธร⁹ ทำการศึกษาประสิทธิผลของการใช้โปรแกรมการมีส่วนร่วม ในการพัฒนามาตรฐานศูนย์สุขภาพชุมชน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม ใช้เทคโนโลยีเพื่อการมีส่วนร่วม (Technology Of Participation : TOP) ของสถาบันพระปกเกล้า มาใช้ในการศึกษาร่วมกับกลุ่มคณะกรรมการพัฒนาศูนย์สุขภาพชุมชน ผลจากการวิจัย ทำให้ได้รูปแบบการพัฒนามาตรฐานศูนย์สุขภาพชุมชน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการตัดสินใจ กำหนดเป็นนโยบายหรือแนวทางในการดำเนินการพัฒนา ศูนย์สุขภาพชุมชน ที่เป็นต้นแบบของการบริการด้านสุขภาพที่ได้มาตรฐานแก่ประชาชน สามารถนำไปใช้กับพื้นที่อื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพรวมทั้ง เป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนกับศูนย์สุขภาพชุมชน อันจะนำไปสู่การจัดการความรู้เพื่อการพัฒนาการบริการสุขภาพแก่ประชาชนที่มีมาตรฐานอย่างยั่งยืนร่วมกัน

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัยในครั้งนี้

การใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมโดยเทคโนโลยีเพื่อการมีส่วนร่วมในขั้นการวางแผนและจัดทำแผน (Planning) ซึ่งมีผลต่อกระบวนการคิดและการมีส่วนร่วมของผู้ร่วมวิจัย ผู้วิจัยไม่ควรเอาความคิดของตนเองไปชี้ให้ผู้ร่วมวิจัยปฏิบัติตาม ผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการอาจไม่ต่อเนื่องและยั่งยืน เพราะไม่ใช่ปัญหาหรือความต้องการที่แท้จริงของผู้ร่วมวิจัย

ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

การนำรูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนไปใช้ควรศึกษาสภาพปัญหาของชุมชน ภายใต้เงื่อนไขขอบริบทสังคม และวัฒนธรรมของชุมชน เนื่องจากบริบทของแต่ละชุมชน มีความแตกต่างกัน ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งของการความสำเร็จ

เอกสารอ้างอิง

1. สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ. หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก. [อินเทอร์เน็ต]. 2564. Retrive form: <https://www.hiso.or.th/hiso/picture/reportHealth/tonkit31.pdf>
2. ปัญญ์ จันท์พาณิชย์ และคณะ. หยุดเด็กและเยาวชนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนน นโยบายสาธารณะ public policy กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2563.
3. โรงพยาบาลเสนางคณิศม. ระบบรายงานข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุจราจร TEA unit. อำนาจเจริญ; 2563
4. วิรติ ปานศิลา และคณะ. (2551). รูปแบบการพัฒนาสุขภาพะผู้ป่วยโรคเบาหวานด้วยภูมิปัญญาพื้นบ้านในการบริโภคอาหารของชาวอีสาน. มหาวิทยาลัยสารคาม, 2551.
5. Perneger TV. The Swiss cheese model of safety incidents: are there holes in the metaphor?. BMC Health Serv Res. 2005;5:71. Published 2005 Nov 9. doi:10.1186/1472-6963-5-71
6. The Role of Human Factors in Improving Aviation Safety; [อินเทอร์เน็ต]. 2563. Retrive form:

- http://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/aero_08/h
7. Dale, E. (1969). Audio-Visual Methods in Teaching (3rd ed., p. 108). Holt, Rinehart & Winston, New York: Dryden Press.
https://www.researchgate.net/figure/283011989_fig1_Figure-2-Edgar-Dale-Audio-Visual-Methods-in-Teaching-3rd-Edition-Holt-Rinehart-and
8. ปานชีวา ณ หนองคาย. การพัฒนารูปแบบการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพผู้สูงอายุในจังหวัดอุดรธานี.ปริญญาานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาสิ่งแวดล้อมศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย มหาสารคาม; 2551.
9. ศักรินทร์ ทองภูธรณ์. ประสิทธิภาพของการใช้โปรแกรมการมีส่วนร่วมในการพัฒนามาตรฐาน ศูนย์สุขภาพชุมชน อำเภอเมือง จังหวัด มหาสารคาม. (วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตร มหาบัณฑิต). มหาสารคาม: มหาวิทยาลัย มหาสารคาม; 2553.